GRAN PREMIO DI GERMANIA Il campione del mondo intende festeggiare il nuovo titolo davanti al suo pubblico

Passerella sotto casa per Schumacher

Ferrari a un passo anche dal titolo costruttori. Il tedesco ora cerca altri record

HOCKENHEIM Lo sport americano, per filosofia votato allo spettacolo, chiama «tempo spazzatura» quei finali di partita, di basket o di football, che comunque vanno giocati anche se ormai il risultato è chiaro che non possa più cambiare. Il «garbage time» del mondiale di Formula Uno quest'anno sarà lungo alcuni mesi, sei gare da questo Gp di Germania alla chiusura in ottobre in Giappone.

Tutta colpa di Michael Schumacher, pilota fuori portata per la concorrenza. Complici del tedesco la Ferrari, cha ha messo messo in pista una monoposto, la F2002, priva di punti deboli e la Bridgestone, capace di fornire pneumatici migliori della Michelin. Ora, consumati i festeggiamenti per il titolo di Schumi, comincia un altro campionato, forse.

Perché il pentairidato tedesco insiste nel dire di non pensare e non guardare a numeri e record: «Continuerò a correre finchè continuerà a piacermi e finché continuerò a vincere». Parole sconfortanti per i suoi molto sconfitti colleghi. Al di là delle dichiarazioni d'intenti, che possono senz'altro essere applicabili alla gara di casa del fine settimana, appare normale che la strategia di Schumi nei prossimi Gp un poco cambi.

Lo stesso Montezemolo ha concluso la prima celebrazione a caldo del mondiale conquistato con un «adesso aspetto Barrichello» che suona per il brasiliano come provvisoria promozione a capitano delle Rosse. Perché, dato per scontato che anche il titolo costruttori ormai non può sfuggire al Cavallino rampante, l'unico vero obiettivo che resta alla Ferrari è il secondo posto, per Rubinho, alle spalle di Schumacher.

L'impresa sulla carta sembra meno agevole... che vincere il mondiale. Barrichello non vale il compagno di squadra tedesco e soprattutto McLaren e Williams oltre al derby fra i rispettivi fornitori di motori, Mercedes e Bmw, ci tengono a far vedere che la Ferrari non è invincibile quando al volante c'è un pilota normale.

Il fenomeno Schumacher

Inoltre Raikkonen a Magny Cours ha tenuto testa a Schumacher, Montoya in prova è più veloce del campione del mondo. Un buon finale di stagione salverebbe un poco il bilancio delle due scuderie anglo-germaniche, più spesso quest'anno alle prese con la Renault che cresce alle loro spalle che con le F2002 là davanti. Come abitudine in questo periodo, intanto si sta completando la griglia per la prossima stagione. Confermati i piloti nelle scuderie di vertice, a centro gruppo la Renault stessa ha promosso Fernando Alonso da collaudatore a seconda guida accanto a Trulli. La Bar, costretta a tenere Villeneuve, ha scelto Button al posto di Panis. Il francese tratta con Jaguar e Toyota, però potrebbe anche accettare di tornare a fare il test driver per la McLaren.

Alla Jordan rimane Fisichella, mentre con i motori Honda (dal 2003 il team irlandese avrà i Cosworth) partirà Takuma Sato per lasciare il volante forse a Frentzen, in fuga dalla traballante Arrows. Confusa la situazione alla Jaguar, lo stesso Lauda rischia il posto.

Un'ultima annotazione, l'Hockenheimring: con le prove libere le F1 debuttano sul nuovo tracciato, più corto di oltre due chilometri, da 6.825 metri a 4.490 e senza i due lunghi rettilinei, interrotti da chicane, che erano la caratteristica tipica di questo tracciato. Adesso la vecchia pista è stata tagliata in diagonale a metà, con un lento tornante di raccordo.

Luca Dall'Ara

Rubens Barrichello disseta da lontano con lo champagne il compagno Michael Schumacher sul podio di Magny Cours dopo la conquista del quinto titolo di campione del mondo. Il pilota tedesco non è ancora sazio di successi: ora intende andare a caccia di altri record e vorrebbe vincere domani a casa sua. Rubens, invece, insegue il secondo posto.

LE LIBERE

GP di Germania di F1

DOMENICA 28 LUGLIO

GERMANIA – Berlino – Hockenheim

Circuito di Hockenheim
Lunghezza: 4,5 km
N° di giri: 68
Distanza totale: 306 km

Oggi: Qualificazioni ore 13 Rai 3
Domani: Gara ore 14 Rai 1

Velocità (XX) – Marcia

55 – 1; 245 – 5; 275 – 5; 175 – 3; 145 – 2; 95 – 1; 185 – 3; 305 – 6; 90 – 2

Il circuito di Hockenheim ha subito un drastico ridimensionamento. La sua lunghezza è diminuita di circa 2 km rispetto al vecchio tracciato

Avversari tenuti a distanza dalle Rosse di Maranello

HOCKENHEIM Michael Schumacher, dopo 40 giri, è riuscito a superare il compagno di squadra Rubens Barrichello al termine delle due ore di prove libere del Gp di Germania. Le due Ferrari si sono così confermate, seppure a parti invertite, in testa alla griglia virtuale della gara tedesca, anche se nella seconda ora le McLaren di Kimi Raikkonen e di David Coulthard si sono molto avvicinate alle rosse.

Il tedesco, in 1'16"086, è più veloce del brasiliano di 162 millesimi, del finlandese di 258, dello scozzese di 354. Quinto, a 848 millesimi, il fratello Ralf Schumacher, che precede la Jaguar di Eddie Irvine e l'altra Williams Bmw di Juan Pablo Montoya, a conferma dei progressi Michelin rispetto alla prima sessione. La temperatura è infatti passata sull'asfalto dai 20 ai 24 gradi, quella dell'aria da 17 a 21.

Schumacher, che solo alla fine della seconda sessione, dopo essersi migliorato tre volte, è riuscito a passare in testa, per tutta la giornata ha avuto peraltro il record di ciascuno dei tre settori della pista (16"6, 35"4, 23"6), ovviamente ottenuti in giri diversi. Sono stati numerosi i testacoda e le uscite di pista. Tra gli italiani, Giancarlo Fisichella su Jordan Honda, riammesso dopo l'incidente di Magny Cours, è 16.o a quasi due secondi, Jarno Trulli (Renault) è 20.o ma ha perso per un guasto quasi tutta la seconda sessione.

Le Ferrari, in mattinata, avevano dominato, ma a piloti invertiti. Il più veloce è stato il brasiliano Rubens Barrichello in 1'16"248, che ha preceduto il cinque volte campione del mondo Michael Schumacher di 75 millesimi in un duello in cui si sono continuamente strappati la prima piazza.

IL CASO

Hakkinen conferma il ritiro McLaren non cambia squadra

HOCKENHEIM Un grande dell' automobilismo dà l'addio alla Formula Uno: il finlandese due volte campione del mondo Mika Hakkinen si è ufficilamente ritirato dallo sport. L'annuncio è venuto a Hockenheim nella conferenza stampa di Ron Dennis e Norbert Haug, che hanno invece confermato per il 2003 la squadra attuale. Hakkinen, dopo 11 anni di carriera in Formula Uno, si era preso per il 2002 un anno sabbatico. Resta invariata anche nel 2003 la squadra McLaren-Mercedes. Ron Dennis e Norbert Haug in una conferenza stampa nel motorhome del Gp di Germania, hanno confermato infatti lo scozzese David Coulthard e il finlandese Kimi Raikkonen come piloti e l'austriaco Alex Wurz come test driver. Dennis ha anche detto che se le circostanze lo consentiranno, la squadra si doterà di un secondo collaudatore.

FISICHELLA Il pilota italino della Jordan Giancarlo Fisichella ha avuto il nullaosta medico e quindi correrà regolarmente nel Gran Premio di Germania, a Hockenheim. Il romano, che aveva saltato il Gp di Francia a Magny Cours per un incidente capitato nelle prove libere del sabato, è stato visitato dal responsabile medico della Fia Syd Watkins e da un collega tedesco, che non si sono accontentati dell'ampia documentazione medica presentata dal manager di Fisichella, Giampaolo Matteucci, tra cui il responso della Tac. Fisichella è stato sottoposto a un esame neurologico e del visus, a un esame di memoria, tra l' altro gli è stata analizzata la sensibilità dei piedi attraverso un esame in base al quale doveva riconoscere delle lettere che gli venivano scritte sulla pianta del piede.

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA La prima guida della scuderia del Cavallino non è ancora sazia di successi

Il grande Michael ormai nella leggenda

Il ferrarista è imbattibile: primeggia quasi in tutte le statistiche degli ultimi anni

HOCKENHEIM Michael Schumacher il miglior pilota nella storia della Formula Uno. Un'affermazione forte, che trova mano a mano che la carriera del tedesco avanza, sempre meno opposizioni. Ovvio, tentare di mettere a confronto epoche differenti ha un significato relativo, i risultati ottenuti dipendono da diversi fattori, a partire dal livello degli avversari affrontati. Senna, Piquet, Prost e Lauda si sono sfidati in pista, Schumi ha combattuto con Damon Hill e Hakkinen in passato, oggi quasi contro nessuno. In ogni caso diventa raro trovare una statistica positiva in F1 che non abbia il ferrarista davanti a tutti.

MONDIALI VINTI Schumi proprio domenica in Francia ha raggiunto Juan Manuel Fangio a quota cinque. Dietro ci sono Alain Prost a quattro, Jack Brabham, Niki Lauda, Nelson Piquet, Ayrton Senna e Jackie Stewart a 3. Il tedesco l'anno prossimo può tentare di superare l'argentino, diventando in assoluto il «più iridato» della storia.

GRAN PREMI VINTI Con Magny Cours il ferrarista è arrivato a 61, dieci più di Prost, venti più di Senna, trenta più di Mansell. Non c'è paragone: se anche Michael non conquistasse altri Gp in carriera, il pilota in attività con più successi, David Coulthard, 12, dovrebbe arrivare primo in tutte le gare da oggi fino a metà del 2005 per raggiungerlo.

POLE POSITION Qui Schumacher è ancora secondo. Senna con 65 resta lontano dalle 46 di Michael. Se poi Montoya, arrivato a nove in una stagione e mezzo di F1, continuasse con il ritmo preso di recente, a medio termine potrebbe inserirsi sul podio dei più veloci in prova.

GIRI PIÙ VELOCI Davanti a tutti Schumacher, 47 contro i 41 di Prost e i 30 di Mansell. In gara il tedesco dà il meglio sulla singola tornata, come sulle sequenze di giri. Non sarebbe una sorpresa se a fine carriera Schumi si ritrovasse con un vantaggio abissale sugli altri.

Schumacher con l'ingegner Baldisserri e Megan Gale durante una pausa ai box.

PIÙ VOLTE SUL PODIO In questa stagione Michael ha sempre partecipato alla cerimonia del dopocorsa. Una puntualità che gli ha permesso di superare con 108 podi i 106 di Prost. Senna è terzo a 80.

PUNTI CONQUISTATI Schumacher conta 897 punti di fronte ai 798.5 di Prost e i 614 di Senna. Con le medie delle ultime stagioni, il traguardo dei 1000 punti sembra alla portata del campione del mondo. Basterebbe un altro mondiale come l'attuale.

GRAN PREMI DISPUTATI Udite, udite, Schumi è solo 11.o, 171 gare. Riccardo Patrese domina con 256, su Berger 210 e Andrea De Cesaris 208, nessuno dei tre ha vinto molto. Schumi per raggiungere i vertici dovrebbe continuare a correre altri cinque anni.

PIÙ VOLTE CONSECUTIVE IN ZONA PUNTI Schumi è rimasto fuori dalla zona punti l'ultima volta lo scorso anno in Germania, 16 gare fa. Se concludesse la stagione sempre tra i primi sei, supererebbe Fangio. Ma a quei tempi si correva molto meno, l'asso argentino per arrivare a 21 è andato a punti sempre tra il 1954 e il 1956. Terzo della graduatoria Carlos Reutemann, 15.

VITTORIE STAGIONALI Il primato di Mansell, 9, potrebbe cadere al Gp d'Ungheria. Schumi l'ha eguagliato già in tre occasioni (1995, 2000 e 2001), e altre due volte si è fermato a 8 (1994 e per ora 2002). A otto sono arrivati anche Senna, Damon Hill e Hakkinen.

POLE POSITION CONSECUTIVE Per questa stagione al record di Senna, 8, Schumi non può arrivare. Nel 2000 e nel 2001 si era fermato a sette, da vedere dove si fermerà Montoya quest'anno.

VITTORIE CONSECUTIVE L'obiettivo del ferrarista le 9 di Alberto Ascari tra il 1952 e il 1953. Nel 2000 e nel 2001 Schumi ne ha totalizzate sei, oggi ha aperto a Silverstone una serie di due, aumentabile.

Luca Dall'Ara

GP di Germania: così l'anno scorso

POLE POSITION

J.P. Montoya (BMW Williams) 1'38"117

ALL'ARRIVO		Tempo
1. Ralf Schumacher	Williams	1h 18'17"873
2. Rubens Barrichello	Ferrari	+46"117
3. Jacques Villeneuve	BAR	+1'02"806
4. Giancarlo Fisichella	Benetton	+1'03"477
5. Jenson Button	Benetton	+1'05"454
6. Jean Alesi	Prost	+1'05"950

TEMPI DEI PITSTOP (dalla pitlane all'uscita dal box)		Tempo
Più veloce		
Rubens Barrichello	Ferrari	28"910
Più lento		
Juan Pablo Montoya	Williams	50"808

LEADERS DELLA CORSA		Giri al comando	N° di giri al comando
Juan Pablo Montoya	Williams	1-22	22
Ral Schumacher	Williams	23-45	23

GIRO PIÙ VELOCE IN GARA		Tempo
1. Juan Pablo Montoya	Williams	1'41"808
2. Ralf Schumacher	Williams	1'42"048
3. Rubens Barrichello	Ferrari	1'42"638
4. Michael Schumacher	Ferrari	1'42"853
5. Olivier Panis	BAR	1'43"329
6. Jacques Villeneuve	BAR	1'43"448

ANSA-CENTIMETRI

CURIOSITÀ

Schumi decisivo anche nel calcio: segna su rigore

HOCKENHEIM Schumi decisivo anche nel calcio: Michael Schumacher è stato la stella di una partita di calcio per beneficenza svoltasi a Mannheim tra una rappresentativa di vecchie glorie del calcio tedesco e piloti di Formula Uno. Alla fine si sono imposti questi ultimi per 5-4 dopo i calci di rigore. I 90 minuti regolari si erano conclusi sull'8 pari con due reti proprio del pentacampione del mondo di Formula Uno. Schumi, poi, non contento, ha anche segnato il rigore decisivo. Davanti a 18 mila persone sono scesi in campo ex calciatori del calibro di Olaf Thön, Kopke, Buchwald e Lothar Matthäus, capitano della nazionale campione del mondo ai Italia'90.

LAUDA VELENOSO «Ferrari vincente ma poco italiana» Niki Lauda «velenoso» con la Ferrari. L'ex pilota del Cavallino Rampante, intervistato in Germania, ha speso parole d'elogio per la precisione teutonica del neo-campione del mondo Schumacher ma ha aggiunto una frecciata alla scuderia: «Se la Ferrari fosse un vero team italiano, tutto italiano, non sarebbe mai diventata campione del mondo».

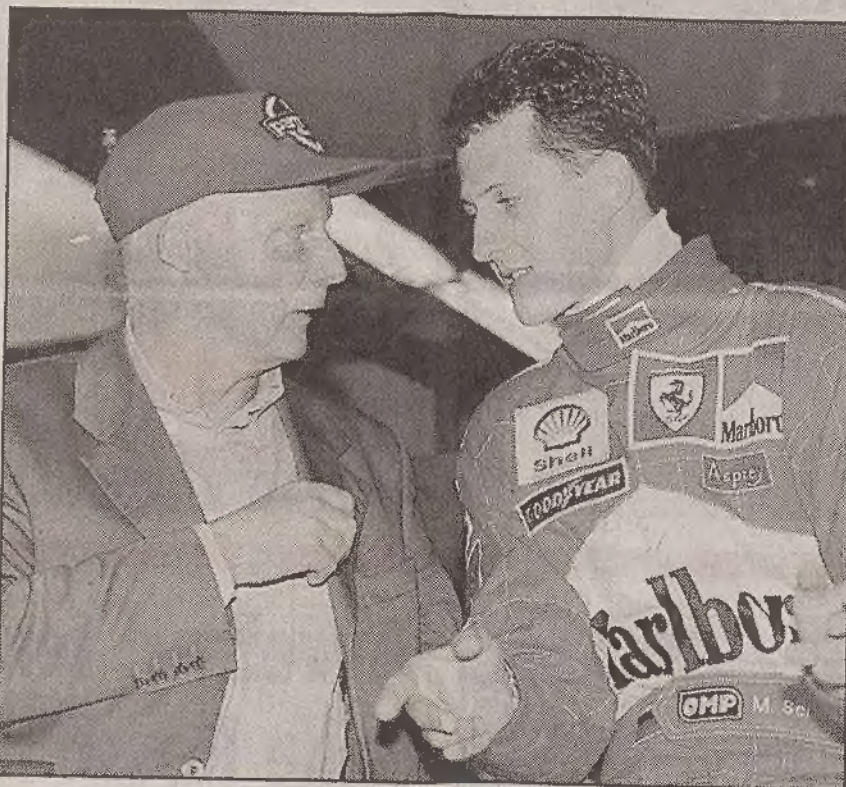
TELEVISIONE Sulla Rai meno telespettatori: nei primi 11 Gran premi di Formula Uno sono stati 111,8 milioni i telespetattori sulle reti Rai, 8,4 milioni in meno del 2001.

LE CURIOSITÀ L'appuntamento con i suoi tifosi è fissato da tempo. Hockenheim, Motodrome; su questa pista Michael puntava a vincere il titolo 2002, nel tratto dello «stadio» a far esplodere la gioia che invece abbiamo ammirato davanti ai box francesi. Nonostante il mondiale in tasca, l'appuntamento resta valido come e più di prima e nel budello chiamato Motodrome saranno a decine di migliaia i tedeschi pronti ad acclamare il campione; una giornata che si preannuncia prevalentemente teutonica. Dalle nostre parti la festa è fissata a inizio settembre a Imola, prima che l'entusiasmo per la Ferrari esploda pochi giorni dopo a Monza.

IL GP IN TV Tradizionali gli appuntamenti televisivi per seguire in diretta in chiaro le fasi più importanti del fine settimana dedicato al Gran premio tedesco. Oggi dalle 13 alle 14 su Rai3 sarà possibile seguire le qualifiche per la definizione della griglia di partenza. Domani su Rai1 andrà in onda il warm up dalle 9.30 alle 10 per vedere in diretta la messa a punto finale delle vetture. Alle 14 infine, la partenza della gara verrà trasmessa sempre su Rai1 con collegamento almeno un quarto d'ora prima.

LA STORIA

Il tracciato andrà in pensione perché i costi di gestione sono troppo elevati e servirebbero nuove tribune

La sorte del circuito di Hockenheim è segnata

Niki Lauda con Schumacher.

HOCKENHEIM Da quest'anno in Germania si parlerà al passato non solo del vecchio Nürburgring ma ormai anche del «pensionato» circuito di Hockenheim. E come per il suo predecessore si dovrà sottolineare quanto poco abbiano in comune i giorni trascorsi e il presente, su quante norme di sicurezza e benefici economici abbiano influito in modo determinante sul drastico rinnovamento. Con l'addio ai 7 km (ridotti a 4,5), disegnati perlopiù nei boschi attorno Hockenheim, se ne va l'ennesimo tracciato caratterizzato da elevatissime velocità, lasciando Monza quale ultimo baluardo di un automobilismo d'altri tempi.

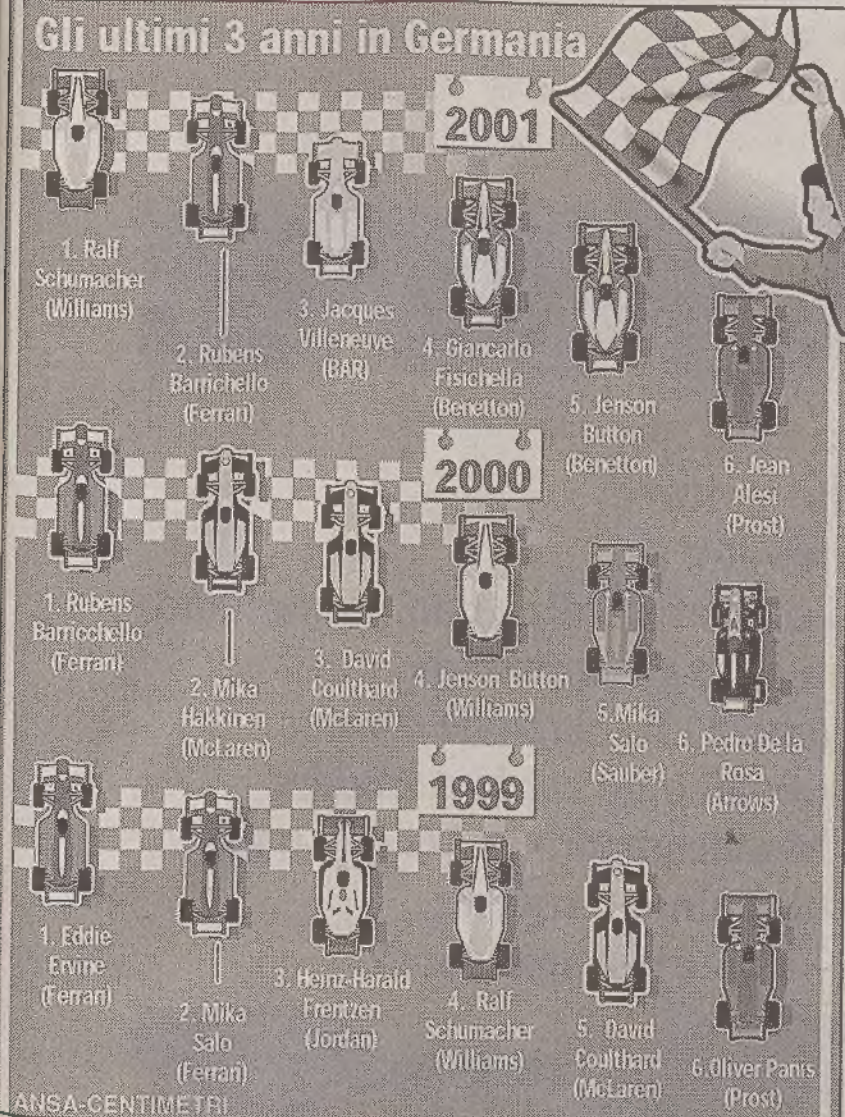
L'Hockeneheimring, costruito nel 1939, sale tristemente alle cronache nell'aprile del `68 quando in una gara di F2 muore il più grande pilota degli anni 60, Jim Clark, per un'uscita di pista dovuta allo scoppio di un pneumatico. A quell'epoca Hockenheim non aveva varianti, né barriere e il grande campione scozzese finì nel bosco dove oggi si trova la prima variante schiantandosi contro un albero. Costretto ad adeguarsi agli standard di sicurezza e approfittando dei dubbi sollevati dai piloti sul Nürburgring, il tracciato di Hockenheim ospita per la prima volta il Gp di Germania di F1 nel 1970 col 4.o successo stagionale consecutivo di Jochen Rindt, lanciato verso il mondiale. Un evento isolato sino al `77 quando, uscito definitivamente di scena il Nürburgring dopo l'incidente di Lauda, Hockenheim diventa sede permanente dell'appuntamento tedesco. Lo stesso Lauda si aggiudica su Ferrari il primo Gp di Germania della nuova epoca. I lunghissimi rettilinei consentono alle monoposto di sprigionare interamente le loro potenze che in piena epoca turbo prima avvicinano e poi superano i 1000 cavalli. Il circuito vive altri due drammi: Depailler perde la vita durante un test nel 1980, dove poi verrà creata la seconda variante tesa a spezzare le velocità nell'impegnativa Ostkurve mentre Pironi, lanciato alla conquista del Mondiale `82 con la Ferrari, vede interrompersi la propria carriera di pilota durante le inutili qualifiche del sabato, centrando in una nube d'acqua la Renault di Prost, decollando e riportando gravissime lesioni alle gambe.

Gian Paolo Grossi

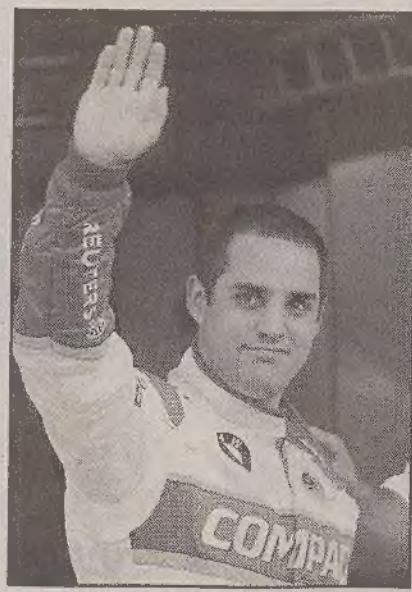
FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DI GERMANIA Il secondo posto diventa l'obiettivo di Rubinho che dovrà sgomitare con Montoya

La Ferrari ora farà il tifo per Barrichello

La casa di Maranello punta all'en plein, ma in lizza c'è anche il piccolo Schumacher

HOCKENHEIM Archiviato con rigoroso anticipo il primo Campionato del mondo dell'edizione 2002 della Formula Uno, ecco al via il secondo. I protagonisti sono gli stessi, ma dall'imminente Gran premio di Germania i ruoli cambieranno profondamente, a cominciare da quello del neo-pentacampione iridato dopo la gara francese di domenica scorsa, Michael Schumacher.

Fino a oggi a suo agio nei panni del killer, ora diventa lecito attendersi uno Schumi al completo servizio della Ferrari, che qualche importante obiettivo alla portata l'ha ancora. Il titolo costruttori, anzitutto, per il quale comunque non resta che attendere, presumibilmente, un paio di gare. Ma intanto, e qui le cose si fanno decisamente più interessanti, il cavallino dovrà rimboccarsi le maniche per vincere anche il già citato «altro» titolo piloti, quello che non considera la presenza del fenomeno.

E qui entra in gioco lo scambio dei ruoli di cui sopra. A travestirsi da lepre ci sta pensando Montoya, secondo in assoluto ma primo tra i non marziani, nonché capofila di un gruppetto agguerritissimo racchiuso nell'arco di appena 4 punti. Il colombiano della Williams capeggia con 34 lunghezze, due di vantaggio sulla coppia formata dal compagno Ralf e da Barrichello, quest'ultimo neo-prima guida ferrarista, vien da pensare. Che a Maranello puntino all'accoppiata tra i conduttori è cosa nota, non soltanto per una questione di prestigio assoluto ma anche in segno di riconoscenza verso Rubens. Si aprono nuovi scenari, dunque, per centrare anche quest'altro bersaglio, una sfida stimolante che richiederà ogni residua energia da parte dei team in lotta. I quali, sono sempre gli stessi tre; alle spalle di Schumacherino e di Barrichello, infatti, c'è la McLaren di Coulthard, lì attaccato a quota 30, seguita da quella di Raikkonen. Il finlandese è leggermente distanziato (ha 17 punti), ma se lo stato di forma suo e della Mp4-17 è quello visto a Magny-Cours, sarà meglio non escludere un suo rientro prepotente.

Montoya e Barrichello si contendono il secondo posto.

Già da Hockenheim, dunque, diventerà curioso osservare il nuovo assetto che governerà le operazioni della Ferrari, chiamata a scommettere ora sul numero due anziché sull'affidabilissimo «uno». Che, vien quasi da dimenticarlo, in pista ci sarà, eccome. Sarà un vantaggio, questo, per Barrichello? Lo dirà la pista, ma alcune considerazioni si possono comunque fare. La vittoria di Zeltweg, intanto, pare ancora da restituire al brasiliano, sebbene il primo-secondo del Nürburgring (tre gare orsono) abbia avuto il sapore della «restituzione», con Schumacher fin troppo conservativo alle spalle di Barrichello. Ma un gesto di iper-gratitudine del tedesco non è da escludere. Poi? Una volta (eventualmente) restituito il maltolto, saprà fingersi scudiero fino in fondo il pluri iridato? Altra risposta difficile; probabilmente in Ferrari nessuno glielo chiederà nonostante le nuove gerarchie lo suggeriscano.

Marco M. Nagliati

I progetti del Cavallino

Montezemolo scioglie i dubbi per quanto riguarda il futuro: «Resto almeno per altri 4 anni»

Luca di Montezemolo con Jean Todt.

HOCKENHEIM Resterà alla Ferrari altri 4-5 anni, dopo vorrebbe tentare un'avventura imprenditoriale tutta sua. Luca Montezemolo si è confidato con l'Espresso dopo il trionfo anticipato di Schumacher al terzo titolo mondiale consecutivo sulla Rossa, che presto può conquistare il quarto costruttori. Nell'intervista che appare sul settimanale, il n.1 di Maranello ribadisce che nessuno «stavolta» gli ha chiesto di fare il ministro, e ammette: «Non mi dispiacerebbe fare qualcosa per il mio Paese».

Tuttavia, la sua decisione di rimanere in Ferrari è definitiva: «In questi mesi - rivela Montezemolo - mi sono posto il problema. La conclusione è che la mia vita è legata alla Ferrari e che qualunque altra cosa avessi fatto rischiava di farmi sentire un estraneo».

Rubens Barrichello, intanto, avrà tutto il sostegno della Ferrari per arrivare secondo nel mondiale. Anche di Michael Schumacher. Ma non si aspetti che a Hockenheim il «pentacampeon» gli faccia favori particolari: il tedesco vuole vincere anche in Germania, a casa sua, davanti ai suoi concittadini, dove ha trionfato solo nel '95, con la Benetton.

Lo dice lo stesso Schumacher, in una conferenza stampa con tre connazionali (Heinz Harald Frentzen, il fratello Ralf, Nick Heidfeld), il finlandese Kimi Raikkonen, che a Magny Cours ha perso a cinque giri dalla fine l'occasione di fermare la sua ricorsa al quinto mondiale, e il posto vuoto, appunto, di Barrichello, rimasto fermo sulla pista di un lontano aeroporto portoghese.

«Certo che si può dire - spiega Supermichael - che la Ferrari lavora tutta per Rubens adesso. Infatti abbiamo deciso che d'ora in poi avrà la T-Car. Faremo di tutto perchè arrivi secondo nel mondiale piloti, oltre a cercare di vincere il titolo per i costruttori».

MERCATO

In pieno fermento la campagna-piloti: Heidfeld tentato dalla Toyota

Button passerà alla Bar

Jacques Villeneuve

HOCKENHEIM Il Gp di Francia porta tradizionalmente con sé i frutti delle voci di mercato relative alla prima parte di stagione. A Magny-Cours solitamente vengono ufficializzati accordi per la stagione successiva, alcuni inattesi, altri che rappresentano il classico segreto di Pulcinella e anche l'edizione di quest'anno non si è lasciata scappare un paio di colpi ben assestati, uno diretta conseguenza dell'altro.

Perché, se era nell'aria l'ingaggio da parte della Renault dello spagnolo Alonso (l'anno passato alla Minardi) al posto di Jenson Button, non era così prevedibile che il vendiduenne pilota inglese lanciato in F1 da Frank Williams andasse subito alla Bar. L'accordo è stato stipulato fino al 2004 con opzione per un ulteriore biennio e mette in pericolo la posizione di uno degli attuali piloti della Bar, Villeneuve o Panis.

L'ex campione del mondo ha già il contratto per il 2003 ma i vertici della scuderia vorrebbero allungarglielo di un altro anno, scongiurando possibili tentazioni (a esempio all'Arrows se l'acquistasse il suo manager Craig Pollock). Per Villeneuve la permanenza in Bar è principalmente una questione di soldi ma il canadese è anche consapevole che in giro non ci sono molte opportunità migliori, tenuto conto che il prossimo anno godrà in esclusiva del motore Honda.

Aria di cambiamento anche alla Sauber, nonostante il rinnovo con i motori Ferrari marchiati dalla Petronas. Nelle scorse settimane Heidfeld pareva tentato dall'ipotesi Toyota, poi la scuderia elvetica è sembrata meno entusiasta della stagione di Massa. Non solo, insoddisfatti della propria stagione in Sauber avrebbero fatto provare la monoposto a Webber o a Verstappen.

Il pilota inglese Jenson Button.

E Webber è nel mirino della Jaguar, che alla Minardi potrebbe cedere i motori Cosworth.

Il giovane Webber entra nel mirino dell'ambiziosa Jaguar

Frattanto il governo turco ha approvato un progetto per ospitare gare automobilistiche di Formula Uno. Lo ha annunciato il presidente della Federazione motoristica sportiva turca, Mumtaz Tahincoglu, dopo avere partecipato alla riunione del Consiglio dei ministri che ha deciso, tra l'altro di fornire il terreno dove si costruirà il tracciato del nuovo circuito.

La Turchia non è dotata attualmente di un circuito di Formula Uno e, secondo quanto ha dichiarato lo stesso Tahincoglu, vi sono quattro città in lizza per costruirne uno e cioè Istanbul, Smirne, Antalya e Kirshehir (nella Turchia centrale a circa 185 chilometri da Ankara).

Secondo lo stesso Tahincoglu, le entrate di un prossimo Gran premio di Formula Uno in Turchia ammonterebbero da 50 a 150 milioni di dollari per anno e la Turchia è pronta a rispettare il divieto di pubblicità per le marche di sigarette.

La vista sul Golfo non è un optional...

...e di serie sono anche la qualità delle strutture, degli impianti tecnologici e delle finiture:
- struttura in cemento armato additivato;
- rivestimento interno con mattoni e intercapedine con poliuretano;
- isolamento acustico sui pavimenti e tra gli appartamenti;
- tetto isolato con lastre di poliuretano e circolazione d'aria;
- impianto termico a zona - condizionamento caldo e freddo;
- tubi acciaio senza saldatura SS (Mannesmann) per acqua e gas;
- serramenti Metra taglio termico alluminio e rovere;
- porte interne qualità Ferrolegno - idromassaggio Jacuzzi.

RESIDENCE *Shangri-la*

Sulle pendici del Montebello, dove le antiche famiglie triestine usavano costruire le loro ville, è in fase di completamento un esclusivo e tranquillo complesso residenziale vicino alla città, ma lontano dai rumori del traffico

APPARTAMENTI:

Piano interrato: box; **Piano terra:** portico con antistanti 2 posti macchina, giardino. Taverna con cucina a gas e legna, bagno/lavanderia; **Primo piano:** salone, cucina, veranda e poggiolo. Zona notte due stanze da letto e bagno.

VILLETTE A SCHIERA:

Piano interrato: box; **Piano terra:** portico con antistante posto macchina, giardino. Taverna con cucina gas e legna, caminetto; **Primo piano:** salone, cucina, veranda e poggiolo. Zona notte con matrimoniale, bagno e disimpegno; **Mansarda:** salone, bagno, **grande terrazza vista mare.**

PER APPUNTAMENTO TELEFONARE AL **040 394 626** DALLE 13.00 ALLE 14.00 e dalle 17.00 alle 18.00 anche sabato e domenica.